N° 95

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE OUVERTE LE 28 AVRIL 1959

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 juin 1959.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à inviter le Gouvernement à promouvoir l'aménagement d'un **itinéraire routier touristique** *et commercial transversal de la côte atlantique à l'Italie et la Suisse par l'***Auvergne.**

PRÉSENTÉE

Par MM. Gabriel MONTPIED, Francis DASSAUD, Michel CHAMPLEBOUX, Marcel CHAMPEIX, Marcel BRÉGÉGÈRE, Paul PAULY, Paul MISTRAL, Marcel AUDY et Ludovic TRON.

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

A partir du XVIIe siècle aux anciennes voies dont le développement à travers notre pays obéi au cours des siècles aux impératifs stratégiques, politiques et économiques, vinrent s'ajouter les routes reliant Paris aux grandes villes, aux ports et aux frontières.

francs.

La Route fut avant le chemin de fer un élément vital de notre économie. L'apparition de la traction automobile devait au début du xxe siècle accentuer un essor que l'évolution de la technique en matière de construction de route et d'entretien, notamment l'emploi d'émulsions associées aux gravillons, ne pouvait qu'accroître, une meilleure viabilité de la route permettant les grandes vitesses que le progrès automobile exige.

Mais la densité de la circulation automobile au cours de ces dernières années nécessite dans nombre de cas le remplacement de sections par des voies à grande largeur permettant d'améliorer la sécurité tout en rendant plus rapides les liaisons entre régions.

La plupart des grands itinéraires, à l'instar d'ailleurs du chemin de fer, convergent sur Paris, alors que les routes nationales d'Ouest en Est sont insuffisantes. Un tel état de fait préjudicie aux économies régionales du Centre de la France et des régions du Sud-Ouest et de l'Ouest, auquel s'ajoute le détournement de courants commerciaux en provenance de la Suisse et de l'Europe centrale qui normalement devraient s'effectuer à travers la France en direction de nos ports de l'Atlantique, au lieu de gagner les ports étrangers de la mer du Nord ou de la Méditerranée.

Il y a urgence, si l'on veut donner à l'expansion régionale tout son sens, de rétablir un juste équilibre entre les routes d'Est en Ouest par rapport à celles qui desservent le Nord et le Sud de la France.

Les délégués des collectivités intéressées, municipalités, chambres de commerce et syndicats d'initiative, départements de la Gironde, de la Dordogne, de la Corrèze, de la Creuse, du Puy-de-Dôme, de la Loire, du Rhône, de l'Isère, des Hautes-Alpes, de la Savoie ont été unanimes pour convenir de l'urgente nécessité d'un grand axe transversal Océan Atlantique, Auvergne, frontière italienne, desservant de grands centres industriels, stations de tourisme et de thermalisme de réputation mondiale.

A cet effet ces organismes d'intérêt général ont formé l'association de la route « Aquitaine, Auvergne, Alpes » en abréviation route des « Trois A ».

Partant de Bordeaux, porte atlantique et chef-lieu du Sud-Ouest aquitain, la route traverse Libourne, entrepôt des grands crus de Bordeaux, Mussidan, Périgueux, célèbre par ses foies gras, Brive, Tulle, Clermont-Ferrand, capitale de l'Auvergne avec ses six villes

d'eau de réputation mondiale (la Bourboule, le Mont-Dore, Royat, Châtel-Guyon, Saint-Nectaire, Châteauneuf-les-Bains), à quelques kilomètres de ce grand axe routier (Vichy à 40 kilomètres), Riom, ville d'art aux portes de Clermont, Thiers cité de la coutellerie, Feurs, qu'une grande artère relie à Saint-Etienne à moins de 38 kilomètres. C'est ensuite Lyon capitale de la soierie, carrefour des échanges, véritable plaque tournante de voies de communications, à 150 kilomètres de Genève par Nantua.

Après Lyon, l'itinéraire emprunte la nationale 6 jusqu'à Bourgoin, où il bifurque pour rejoindre la frontière italienne en direction de Turin ou de Milan, au choix de l'utilisateur :

— soit par Grenoble, Bourg-d'Oisans, la vallée de la Romanche, le col du Lautaret, Briançon et le col du Montgenèvre ;

— soit par Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane et le col du mont Cenis. Par ce trajet, les usagers de la route peuvent utiliser, l'hiver, pour le passage des voitures, le système de transports sur plates-formes à tarif réduit par le tunnel du mont Cenis.

La réalisation du tunnel du mont Blanc ouvrira à l'itinéraire, objet de la présente proposition, un troisième débouché vers Turin et Milan.

De Bordeaux à Lyon, la distance est de 604 kilomètres, la plus courte de tous les itinéraires possibles, et de Lyon à Turin, par l'un ou l'autre des trajets empruntés, 329 kilomètres.

Ce projet d'une route d'une largeur d'au moins 10,50 m est à réaliser d'urgence et sera le moins coûteux des itinéraires qui puissent être envisagés. Si le profil en long est plus tourmenté dans la traversée de l'Auvergne, la rectification des tournants plus coûteuse, comme d'ailleurs tous autres itinéraires, des granits et des basaltes de premier ordre permettront l'aménagement de chaussées solides et durables.

Le passage en toute saison ne pose pas de question, la réalisation du projet est donc très possible et il sera le moins coûteux de ceux pouvant être envisagés.

Il échet d'ordonner d'urgence son étude, d'établir son financement et le rythme de sa réalisation.

La Route fut avant le chemin de fer un élément vital de notre économie. L'apparition de la traction automobile devait au début du xxe siècle accentuer un essor que l'évolution de la technique en matière de construction de route et d'entretien, notamment l'emploi d'émulsions associées aux gravillons, ne pouvait qu'accroître, une meilleure viabilité de la route permettant les grandes vitesses que le progrès automobile exige.

Mais la densité de la circulation automobile au cours de ces dernières années nécessite dans nombre de cas le remplacement de sections par des voies à grande largeur permettant d'améliorer la sécurité tout en rendant plus rapides les liaisons entre régions.

La plupart des grands itinéraires, à l'instar d'ailleurs du chemin de fer, convergent sur Paris, alors que les routes nationales d'Ouest en Est sont insuffisantes. Un tel état de fait préjudicie aux économies régionales du Centre de la France et des régions du Sud-Ouest et de l'Ouest, auquel s'ajoute le détournement de courants commerciaux en provenance de la Suisse et de l'Europe centrale qui normalement devraient s'effectuer à travers la France en direction de nos ports de l'Atlantique, au lieu de gagner les ports étrangers de la mer du Nord ou de la Méditerranée.

Il y a urgence, si l'on veut donner à l'expansion régionale tout son sens, de rétablir un juste équilibre entre les routes d'Est en Ouest par rapport à celles qui desservent le Nord et le Sud de la France.

Les délégués des collectivités intéressées, municipalités, chambres de commerce et syndicats d'initiative, départements de la Gironde, de la Dordogne, de la Corrèze, de la Creuse, du Puy-de-Dôme, de la Loire, du Rhône, de l'Isère, des Hautes-Alpes, de la Savoie ont été unanimes pour convenir de l'urgente nécessité d'un grand axe transversal Océan Atlantique, Auvergne, frontière italienne, desservant de grands centres industriels, stations de tourisme et de thermalisme de réputation mondiale.

A cet effet ces organismes d'intérêt général ont formé l'association de la route « Aquitaine, Auvergne, Alpes » en abréviation route des « Trois A ».

Partant de Bordeaux, porte atlantique et chef-lieu du Sud-Ouest aquitain, la route traverse Libourne, entrepôt des grands crus de Bordeaux, Mussidan, Périgueux, célèbre par ses foies gras, Brive, Tulle, Clermont-Ferrand, capitale de l'Auvergne avec ses six villes

d'eau de réputation mondiale (la Bourboule, le Mont-Dore, Royat, Châtel-Guyon, Saint-Nectaire, Châteauneuf-les-Bains), à quelques kilomètres de ce grand axe routier (Vichy à 40 kilomètres), Riom, ville d'art aux portes de Clermont, Thiers cité de la coutellerie, Feurs, qu'une grande artère relie à Saint-Etienne à moins de 38 kilomètres. C'est ensuite Lyon capitale de la soierie, carrefour des échanges, véritable plaque tournante de voies de communications, à 150 kilomètres de Genève par Nantua.

Après Lyon, l'itinéraire emprunte la nationale 6 jusqu'à Bourgoin, où il bifurque pour rejoindre la frontière italienne en direction de Turin ou de Milan, au choix de l'utilisateur :

— soit par Grenoble, Bourg-d'Oisans, la vallée de la Romanche, le col du Lautaret, Briançon et le col du Montgenèvre ;

— soit par Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane et le col du mont Cenis. Par ce trajet, les usagers de la route peuvent utiliser, l'hiver, pour le passage des voitures, le système de transports sur plates-formes à tarif réduit par le tunnel du mont Cenis.

La réalisation du tunnel du mont Blanc ouvrira à l'itinéraire, objet de la présente proposition, un troisième débouché vers Turin et Milan.

De Bordeaux à Lyon, la distance est de 604 kilomètres, la plus courte de tous les itinéraires possibles, et de Lyon à Turin, par l'un ou l'autre des trajets empruntés, 329 kilomètres.

Ce projet d'une route d'une largeur d'au moins 10,50 m est à réaliser d'urgence et sera le moins coûteux des itinéraires qui puissent être envisagés. Si le profil en long est plus tourmenté dans la traversée de l'Auvergne, la rectification des tournants plus coûteuse, comme d'ailleurs tous autres itinéraires, des granits et des basaltes de premier ordre permettront l'aménagement de chaussées solides et durables.

Le passage en toute saison ne pose pas de question, la réalisation du projet est donc très possible et il sera le moins coûteux de ceux pouvant être envisagés.

Il échet d'ordonner d'urgence son étude, d'établir son financement et le rythme de sa réalisation.

En conséquence, nous vous demandons d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Sénat invite le Gouvernement à mettre immédiatement à l'étude un projet d'auto-route ou, à défaut, un itinéraire routier transversal Ouest-Est, de caractère commercial et touristique, empruntant la route nationale n° 89 de Bordeaux à Lyon, par Périgueux, Tulle et Clermont-Ferrand, la nationale 6 de Lyon à Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, via l'Italie par le mont Cenis, avec raccordement au tunnel routier du mont Blanc et les nationales 85, 75, 91 et 94, entre Bourgoin et le col du Montgenèvre, par Grenoble, le Lautaret et Briançon, en direction de Turin et Milan.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

Prix : 30 francs.